EL MITO 22

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Tony Brooks: un dentista en Fórmula 1

308 IMSA: un sueño sin futuro

D50: La Ferrari de Fangio

Mondial T: deportiva de raza

9 789504 900290 10022

$ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 22

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvano Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en enero de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 3 950-49-0032-1

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

D50, la Ferrari de Fangio

En 1956 Ferrari gana el Mundial con Fangio y una monoplaza inconfundible. Diseñada dos años antes por Vittorio Jano para Lancia, fue cedida a Ferrari en 1955, tras la muerte de Ascari.

La Ferrari-Lancia D50 escribió un capítulo muy importante en la historia de la Casa de Maranello. Fue una monoplaza nacida en Turín en 1954 que, por las dramáticas circunstancias que llevaron al retiro de Lancia, terminó corriendo y ganando con los colores del Cavallino. La D50 compitió, como Ferrari–Lancia, todo el Campeonato 1956, y fue la monoplaza con que Fangio ganó el cuarto de sus cinco títulos mundiales, venciendo a Moss y a su compañero de equipo Collins, que ganó dos carreras.

GIANNI LANCIA QUISO SU REALIZACION

La D50 nació por voluntad de Gianni Lancia, hijo de Vittorio, fundador de la casa de Turín y piloto de calidad en los años previos a la Primera Guerra Mundial. Llegó después de una serie de autos deportivos de Lancia, utilizados en las competiciones y todos con la letra "D" en el nombre. Su proyectista fue Vittorio Jano, muy conocido por haber sido el técnico que concibió las Alfa Romeo de Gran Premio en el período entre las dos guerras. Jano y su equipo pensaron la D50 como un auto muy compac-

La línea de la D50 muestra dos amplios y largos tanques laterales. Arriba, en la largada del GP de Turín de 1955. Con el número 6, Alberto Ascari.

La D50 tenía una linea aerodinámica fascinante.

LOS RESULTADOS DE LA D50

GP de Argentina:	1° Fangio-Musso, 5° Gendebien
GP de Mónaco:	2° Collins-Fangio, 4° Fangio-Castellotti
GP de Bélgica:	1° Collins, 2° Frère, 6° Pilette
GP de Francia:	1° Collins, 2° Castellotti, 4° Fangio
GP de Inglaterra:	1° Fangio, 2° de Portago-Collins
GP de Alemania:	1° Fangio
GP de Italia:	2° Collins-Fangio

GP de Italia 1956: Luigi Musso con la D50.

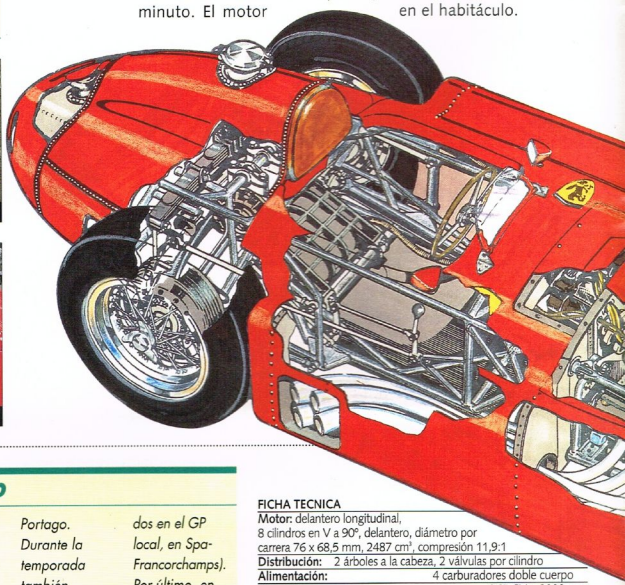
El motor V8 de 2487 cm³ y 265 CV.

to. Fue realizado alrededor de un motor de 8 cilindros en V de 2500 cm³ lo más pequeño y liviano posible.

UN MOTOR COMPACTO PARA UNA MONOPLAZA AGIL

El motor fue producido en más de una versión, con diferentes medidas de diámetro y carrera. Las variantes fueron, por lo menos, tres: 2480 cm³ (diámetro por carrera 74 x 72 mm), 2486 cm³ con carrera corta (76 x 68,5 mm) y 2499 cm³ (73,6 x 73,1 mm). La potencia en las primeras versiones fue de 265 CV a 8100 vueltas por minuto. El motor era alimentado por una mezcla compuesta de nafta para aviones, benceno y alcohol. El motor fue ubicado adelante con función portante, y ésta fue una característica de relieve en la D50. El motor era una parte estructural del chasis, y eso permitió ahorrar el espacio (y peso) de una estructura de soporte del grupo motor-caja.

El ocho cilindros estaba inclinado en 12 grados respecto del eje longitudinal del auto, para permitir la ubicación del árbol de transmisión al costado de la butaca: así el piloto pudo ser ubicado más abajo en el habitáculo.



TODOS LOS PILOTOS DE LA D50

Ferrari pudo presentar un equipo numeroso en el Campeonato de F1 de 1956. La estrella de mayor magnitud fue el campeón del mundo Juan Manuel Fangio, contratado luego de su retiro de Mercedes. A su lado, la Ferrari empleó al inglés Peter Collins y a los jóvenes italianos Luigi Musso y Eugenio Castellotti, este último llegado de Lancia. En cuatro oportunidades la Escudería hizo participar al español Alfonso de Portago. Durante la temporada también corrieron los belgas Olivier Gendebien, Paul Frère y André Pilette (los últimos dos en el GP local, en Spa-Francorchamps). Por último, en Alemania, Ferrari hizo debutar al italiano Giorgio Scarlatti, justamente con una D50.

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 8 cilindros en V a 90°, delantero, diámetro por carrera 76 x 68,5 mm, 2487 cm³, compresión 11,9:1
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	4 carburadores doble cuerpo
Potencia:	265 CV a 8000 rpm
Cuerpo vehiculo:	monoplaza con chasis jaula de caños de acero
Tracción:	trasera, cambio transversal de cinco marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. con puente De Dion
Neumáticos:	Englebert de 16 pulgadas
Dirección:	cremallera
Frenos:	tambores
Dimensiones:	3,85/1,45/0,96 m; eje delantero 1,27 m, trasero 1,27 m
Capacidad tanques:	190 litros
Peso:	645 kilos
Ejemplares producidos:	8 en 1955

En Módena, Vittorio Jano sube a la D50, ahora Ferrari.

LOS TANQUES LATERALES MEJORABAN EL EQUILIBRIO

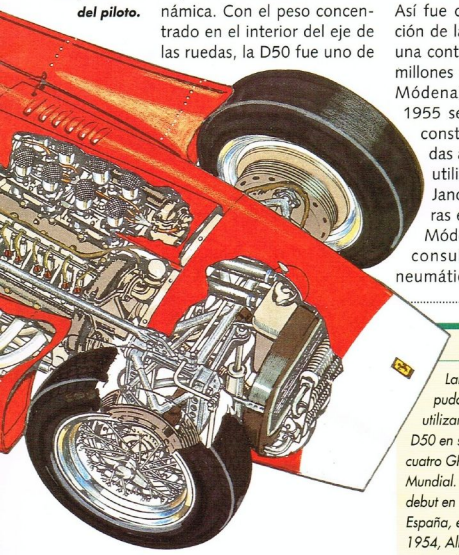
El corte de la refinada última versión D50. Al comienzo tenía dos tanques laterales, que en 1956 fueron sustituidos por un único tanque detrás del piloto.

Para mantener el mayor peso posible entre los ejes de las ruedas, Jano diseñó los característicos tanques laterales. Así se minimizaron las diferencias de comportamiento del auto con los tanques llenos de nafta o con pocos litros de combustible. Además, el diseño de los tanques ubicados externamente, entre las ruedas delanteras y traseras, tenía una función aerodinámica. Con el peso concentrado en el interior del eje de las ruedas, la D50 fue uno de los autos más compactos y manejables de la época.

Como pilotos, Gianni Lancia contrató al campeón del mundo Alberto Ascari, coadyuvado por Luigi Villoresi y por el joven Eugenio Castellotti. La D50 debutó en el último GP de la temporada. Al comienzo de 1955, demostró ser muy veloz. Pero en Montecarlo, Ascari, líder de la carrera, terminó en el mar en la chicana del puerto y cuatro días después, probando en Monza la Ferrari Sport de Castellotti, salió de pista y murió.

Para Lancia, fue el comienzo del fin de su aventura en F1. El equipo decidió abandonar la actividad, y las dificultades económicas llevaron luego a la cesión de la fábrica por parte de Gianni y de su madre Adele.

Así fue como, por la mediación de la Fiat (que garantizó una contribución anual de 50 millones de liras a la Casa de Módena), el 26 de julio de 1955 seis de las ocho D50 construidas fueron llevadas a Maranello, para ser utilizadas por la Ferrari. Jano siguió a sus criaturas en el pase de Turín a Módena, con el cargo de consultor. Problemas de neumáticos impidieron presentar las D50 en el GP de Italia en Monza de 1955.



GP de Italia 1955: la D50 había entrado pocos días antes en Ferrari. El escudo sobre la trompa es todavía el de Lancia, pero delante del habitáculo ya luce el Cavallino Rampante.

Para 1956, las D50 fueron modificadas. Se colocaron caños en la parte delantera, que garantizaban mayor robustez. Fueron rediseñadas las suspensiones, sustituyendo el elástico delantero con resortes helicoidales. El motor fue potenciado, y alcanzó los 265 CV a 8000 vueltas por minuto. Más tarde, los tanques laterales fueron incorporados a la estructura de la carrocería y quedaron como reserva, remplazados por un gran tanque trasero.

CON ELLA, EN 1956 FANGIO SE CORONO CAMPEON

La D50 fue inmediatamente competitiva, ganando cinco GP de los siete en programa (excluidas las 500 Millas de Indianápolis) con Fangio y Collins y permitiéndole al "Chueco" coronarse campeón del mundo.

CUANDO LA D50 CORRIA COMO LANCIA

Lancia pudo utilizar la D50 en sólo cuatro GP del Mundial. En el debut en España, en 1954, Alberto Ascari obtuvo la pole position, y se retiró después de 10 vueltas, mientras estaba liderando cómodamente, por culpa del embrague. Al año siguiente, Ascari fue segundo en las pruebas en Argentina, pero abandonó la carrera. Después ganó los GP, no válidos para el Mundial, de Turín y Nápoles. En Montecarlo, Ascari salió de pista mientras estaba en la primera posición. Castellotti llegó segundo con la D50 y su compañero de equipo Villoresi fue quinto. En Bélgica, la D50 hizo su última aparición (no oficial) antes del cierre de la sección carreras de Lancia, obteniendo la pole position con Castellotti, que abandonó cuando ocupaba la tercera posición.

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS GT CARRERA

308 IMSA, el sueño que no se cumplió

1984: preparada por Michelotto, nació la que debía ser la 308 más veloz. Sin el apoyo de la Casa, no ganó ninguna competición, pero fue la base para la 288 GTO Evolución.

No nació en Maranello, disputó sólo una prueba (el Rally de Monza de 1984, con Raffaele Pinto al volante), y la mala suerte le quitó la victoria. Sin embargo, la extraña 308 IMSA fue muy importante en la historia reciente de la Ferrari: de esta experiencia, sumada a la mecánica de la 288 GTO, nació la GTO Evolución, es decir la antecesora directa de la F40.

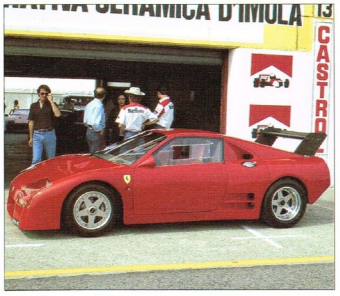
TODO COMENZO EN PADUA CON GIULIANO MICHELOTTO

La historia comenzó a principios de los 80, en el corazón del Véneto, en Padua, donde está la sede de la actividad de Giuliano Michelotto. Pocos aman al Cavallino Rampante más que este técnico de pocas palabras y muchos hechos: su taller es conocido por la habilidad con que él sabe intervenir sobre las Ferrari de cualquier época y condición. Pero la verdadera pasión de Michelotto son los autos de carrera. Y sufría viendo que las "pequeñas" 308 no eran aprovechadas como merecían para las competiciones. En realidad, nadie en Ferrari tuvo nunca realmente la intención de preparar una 308 para las carreras: nacieron para la ruta, sin ambiciones deportivas. Pero era imposible hacérselo entender a un apasionado

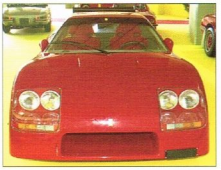
La 308 IMSA, arriba, muestra una línea no muy linda, pero eficaz.

Una 308 GTB preparada por Michelotto para las carreras del Mundial de Marcas.

Con respecto a la IMSA, la línea es menos redondeada.



Corta y sin gracia, la parte trasera se caracteriza por un vistoso alerón.



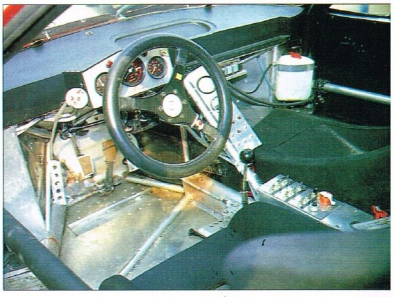
como Michelotto. El hecho era que las ventas, luego de una llamarada inicial, no andaban tan bien como lo previsto: faltaba una demostración en pista para convencer a los clientes de las dotes de las nuevas versiones a inyección. Y ya que la concesionaria de Michelotto también las tenía que vender, era necesario hacer algo. La solución fue simple: preparar algunos autos para las competiciones, utilizando como base la 308 a inyección. Por otra parte, era la misma receta que Enzo Ferrari utilizó desde el comienzo: los triunfos en las carreras hacen vender. Y así, entre 1981 y 1982, nacieron en Padua algunos autos preparados para el Grupo 4: es decir, en primer lugar alivianados hasta los 1000 kilos (el límite de la categoría), gracias al uso de paneles de fibra de vidrio de las 308 primera serie.

El motor con cárter seco fue equipado con inyección mecánica Bosch: con una cuidadosa afinación, llegó a dar nada menos que 300 CV a 8000 vueltas por minuto, contra los 214 a 7700 vueltas por minuto de los autos de serie. La transmisión contó con cambios de selección rápida sin sincronización y diferencial ZF con autobloqueo del 80 por ciento; los frenos eran Lockheed a disco con pinzas de cuatro pistones, mientras que las llantas eran Campagnolo de aleación con canaleta ancha (8 x 15 las delanteras, 12 x 15 las traseras).

LAS 308 GTB COMPETICION: UNA RAFAGA DE VICTORIAS

Los resultados fueron más que notables: los vehículos de Michelotto fueron presentados por la Ferrari France en numerosas carreras; entre ellas, la Targa Florio y el Tour de France automovilístico (ganado por dos años consecutivos, en 1981 y '82, por el formidable Jean-Claude Andruet), dos pruebas que tienen en sus libros de oro muchos autos del Cavallino. Además, compitieron en varios rallies.

La experiencia con las 308 GTB Grupo 4 fue feliz. No hay que asombrarse si, con la llegada de los nuevos reglamentos y el nacimiento del formidable Grupo B, en Padua se comenzó a pensar en un nuevo auto.



El habitáculo, arriba, es típicamente de competición.

MICHELOTTO DECIDIO CONSTRUIR LA 308 MAS VELOZ

Una 308 que aproveche totalmente las propias posibilidades de elaboración, prácticamente infinitas, sería realmente un vehículo formidable. En los primeros meses de 1983, entonces, se comenzó a trabajar, primero, en los tableros de dibujo de los proyectistas, y luego, en el taller. El nombre elegido fue 308 IMSA, retomando el nombre del famoso campeonato estadounidense: un homenaje a un país donde los reglamen-

FICHA TECNICA

Motor:	central longitudinal, 8 cilindros en V a 90°, diámetro por carrera 81 x 71 mm, cilindrada 2927 cm³, compresión 11,4:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección mecánica Bosch
Encendido:	electrónico
Potencia:	365 CV a 8500 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas + MA
Embrague:	a discos múltiples
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Ejes:	delantero 1480 mm, trasero 1610 mm
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados
Neumáticos:	del. 230 x 15, tras. 250 x 15
Dimensiones:	paso 2,34 metros, peso 840 kilos
Ejemplares producidos:	3
Números de chasis:	001, 002, 003 (numeración especial de Michelotto)

tos son estables por muchos años, justo lo contrario de lo que pasa en Europa.

LA 308 IMSA DISPONIA DE UN PASO REDUCIDO

La distancia entre ejes (o "paso") fue acortada drásticamente, para conseguir la máxima agilidad y reducir el peso. El chasis, una jaula de caños que ofrecía la necesaria rigidez sumada a una notable liviandad. Y, siguiendo con la reducción de peso, gran parte de los méritos fueron seguramente de la carrocería, realizada en materiales compuestos: se trataba de un nuevo argumento en el mundo automovilístico.

La experiencia iba a resultar valiosa para Michelotto, que utilizaría esos paneles tan livianos y sin embargo tan robustos y rígidos en la GTO Evolución, y en la siguiente F40. También los estudios de aerodinámica iban a ser muy útiles: la formidable presión aerodinámica de la IMSA será el secreto de la estabilidad de la GTO Evolución, que convencería a los técnicos de Maranello. La parte trasera del chasis del IMSA era notablemente distinta de la 308 de serie: mientras el motor de estas últimas era transversal, la pequeña fiera de Michelotto tenía el V8 en posición central longitudinal, mejorando netamente la distribución de pesos. El habitáculo no era muy confortable, pero en un auto de competición esto es un hecho normal. Con respecto al motor, la base que se utilizó fue el nuevo tres litros "cuatro válvulas", es decir dotado de tapas con cuatro válvulas por cilindro, que se

Las suspensiones son tipo sport.

No es difícil reconocer en la carrocería de la 308 IMSA las líneas de la futura 288 GTO Evolución.

SOLO CARRERAS EN FAMILIA

No es totalmente cierto que el Rally de Monza fue la única carrera disputada por la 308 IMSA. En realidad, el vehículo participó también en otras pruebas, pero sólo en el marco de las competiciones del Ferrari Club, reservadas a los autos del Cavallino. Este fue, por ejemplo, el destino de la primera 308 IMSA producida, la 001, comprada por el belga "Beurlys" (el seudónimo de Jean Blaton, coleccionista holandés: pero se la vio sólo durante las sesiones privadas de prueba en circuito. Lástima, sería lindo ver hoy las IMSA cara a cara con sus nietitas. valiente piloto de la Escudería Francorchamps). El auto del Rally de Monza, en cambio, fue patentado en Italia, y a veces aparece en las reuniones Ferrari. Por último, existe una tercera IMSA, realizada entre el final de 1986 y la primavera (boreal) de 1987 por un

La 308 IMSA en el box de Monza.

El motor, a la derecha, es el confiable ocho cilindros en V de la familia Dino. Dispone de 365 caballos.

había comenzado a utilizar en la producción de 1982.

LA POTENCIA SUBIO HASTA LOS 365 CABALLOS

Las modificaciones probadas en las viejas Grupo 4 y la adopción de numerosos componentes especiales hicieron posible un ulterior incremento de la potencia máxima: las 308 de serie ofrecían 240 CV, y la 308 IMSA llegó a superar los 360 (365 CV, para ser exactos), y aun así conservó una notable confiabilidad en las pruebas en el banco.

Lamentablemente, pese a los esfuerzos de Michelotto, la Ferrari no quería seguir el proyecto y construir la cantidad de ejemplares necesaria para la homologación.

La trayectoria deportiva de la 308 IMSA se limitó a una única carrera, el Rally Internacional de Monza de 1984, que permitía también la participación de vehículos prototipo (la única categoría en la que podía competir). Al volante de la IMSA se sentó Raffaele "Lele" Pinto, con gran experiencia en rally y mucho talento. En sus manos, la 308 parecía volar y los adversarios estaban asombrados: ¡una Ferrari liderando el Rally!

EL RALLY DE MONZA, PERDIDO POR UN NEUMATICO PINCHADO

Lamentablemente, la mala suerte estaba al acecho: un neumático pinchado y la consecuente pérdida de preciosos segundos la retrasó en la clasificación final, a pesar de que el auto llegó en perfectas condiciones, demostrando su confiabilidad.

Fue el único gran hito de la 308 IMSA.

Mondial T, raza deportiva

1989: nace la tercera versión de la 2+2 de alta performance de la Casa del Cavallino. Tiene 300 caballos, caja transversal y está disponible en versión coupé y cabriolet.

Trompa baja, faros retráctiles: un "look" que la Mondial hizo célebre.

Los faros traseros son los mismos de la familia 308.

Ferrari era un hombre que no ocultaba sus sentimientos. Y así hace también la fábrica que lleva su nombre. Cuando un día de 1980 presentó el proyecto de un auto pensado para vender en todos los mercados del mundo, eliminando la distinción que por muchos años había dividido los construidos para Europa, más pequeños, ágiles y picantes, de aquellos pensados para América, con grandes motores y dimensiones, lo bautizó Mondial. Así, sin medias tintas.

LA T NACE NUEVE AÑOS DESPUES DEL DEBUT DE LA MONDIAL

Pero, desafortunadamente, el éxito no fue proporcional a sus deseos. Nueve años después, en 1989, en el Salón de Ginebra, fue presentada la tercera evolución de aquel proyecto con ambiciones mundiales. Se trata de la Mondial, una 2+2 deportiva, verdadero caballito de batalla de la Ferrari. Pero la Mondial T es un automóvil que pertenece ya a la última generación: la de las 348 y especialmente de las 456 GT, máquinas modernas, pensadas para los años 90. La Mondial T pertenece a ese grupo, si no a nivel estético, seguramente en el plano de la mecánica. Externamente, las diferencias con la primera Mondial se limitan a la trompa, que ahora tiene una característica toma de aire en forma de parrilla rectangular.

Por lo demás, la línea sigue siendo la de siempre: la agradable línea cuadrada de la Mondial. En los laterales, tiene pequeñas parrillas que recuerdan a las de la Testarossa, aunque aquéllas son de mayor dimensión.

EL CAPOT ES MUY INCLINADO; LOS INTERIORES SON NUEVOS

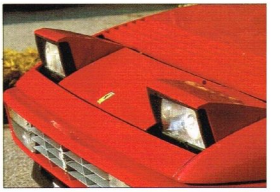
La trompa es baja, con un capot muy inclinado. La cola es alta, geométrica, sin la mínima línea curva.

Los interiores de la Mondial T son totalmente renovados, para ofrecer mayor habitabi-

lidad y confort. También los instrumentos son nuevos: más deportivos, más en línea con la performance de la Mondial T. Las suspensiones tienen un sistema para detectar las condiciones de viaje y se ofrece la posibilidad de realizar una regulación en tres diferentes posiciones, a las que corresponden tres niveles de rigidez de los amortiguadores. De esta manera, el estilo deportivo y el estilo turístico pueden convivir.
Sin embargo, como en todas las Ferrari, el motor es el punto importante. Cambia sólo la posición: antes transversal, ahora montado longitudinalmente. Además, está 13 centímetros más abajo, para obtener un baricentro más bajo y favorecer así una mejor adherencia en ruta. La potencia es de 300 caballos a 7200 vueltas por minuto: un régimen casi de auto de competición. También la compresión da una idea de la deportividad de la Mondial T: 10,4:1, un valor derivado directamente de las carreras. La distribución cuenta con doble árbol de levas y hay cuatro válvulas por cilindro. Los sistemas de enfriamiento y los materiales utilizados para su construcción son nuevos.

La Mondial T es una de las pocas deportivas que ofrece confort para cuatro personas.

Los faros delanteros son retráctiles, a la derecha. Arriba, la Mondial T Cabriolet conserva los lugares traseros.

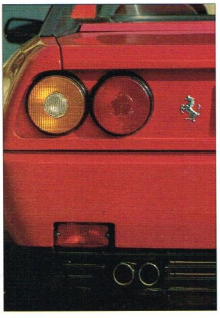


SE LLAMA MONDIAL T; LA CAJA ES TRANSVERSAL

Si el motor pasó de transversal a longitudinal, ¿de dónde viene la letra T que le sigue al nombre Mondial? De la caja, ubicada en posición transversal para ahorrar espacio y peso. Un menor volumen que tenía también la ventaja de facilitar las operaciones de afinación y reparación del grupo motor. Además, el embrague es externo, escalonado y derivado de las competiciones. La Mondial T, al igual que la anterior Mondial 8, estaba disponible en versión coupé o en versión descubierta.

LA CABRIOLET TUVO MAS EXITO QUE LA COUPE

La Mondial T Cabriolet, cuya línea encontró los favores



FICHA TECNICA

Motor:	8 cilindros en V a 90°, central longitudinal, diámetro por carrera 85 x 75 mm, compresión 10,4:1, 3405 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica
Potencia:	300 CV a 7200 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de dos puertas, 4 lugares, coupé o cabriolet, chasis de caños de acero con la parte trasera desmontable junto al grupo motor-cambio; carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, amortiguadores a gas de regulación variable con control electrónico en tres posiciones
Frenos:	discos autoventilados, sistema antibloqueo ATE
Dirección:	cremallera
Neumáticos:	16 pulgadas
Dimensiones:	4,53/1,81/1,23 m
Paso:	2,65 m
Ejes:	delantero 1,52 m, tras. 1,56 m
Tanque:	96 litros
Peso	1426 kilos (coupé), 1468 kilos (cabriolet)
Velocidad:	255 Km/h

Con los faros levantados, a la izquierda, la trompa se vuelve agresiva.

El motor de la Mondial T: tiene 300 caballos.

del público, fue quizá la Mondial T más lograda. Porque, al fin, era posible manejar un auto decididamente hermoso, con una línea personal y elegante, pero al mismo tiempo, potente, veloz y de gran performance. Una combinación tan significativa como ésa no había podido obtenerse con las versiones anteriores. La primera Mondial Cabriolet, nacida en 1984, tenía un carácter menos deportivo que la versión coupé, mientras que la Mondial T Cabriolet es tan aguerrida como la hermana con la carrocería cerrada. Su peso, sin embargo, es superior en apenas 40 kilos: 1426 contra 1468.

MOTORES CADA VEZ MAS POTENTES

La primera Mondial, presentada en 1980, tenía 214 caballos a 6600 vueltas por minuto y alcanzaba los 230 kilómetros por hora. En 1982, la potencia subió a 240 caballos a 7000 vueltas por minuto, gracias a la adopción de las cuatro válvulas por cilindro y al aumento de la compresión de 8,8:1 a 9,2:1. La velocidad, sin embargo, no registró aumentos relevantes. En 1985 fue presentada la Mondial 3.2, con la cilindrada aumentada en casi 300 cm³. La potencia alcanzó los 270 caballos a un régimen de

7000 rpm, con una compresión de 9,8:1. La velocidad máxima trepó hasta los 250 kilómetros por hora. Luego llegó la Mondial T, con 300 caballos a 7200 revoluciones por minuto, una compresión de 10,2:1, una cilindrada aumentada a 3405 cm³ y 255 kilómetros por hora de velocidad máxima.

Con la Mondial en versión T, Ferrari crea también una cabriolet con una performance brillante.

Poco después de la presentación de la Mondial T, hizo su aparición (en el Salón de Francfort del mismo 1989) la nueva 348, un auto que se presentó como el nuevo curso de la Ferrari, pero que en realidad iba a ofrecer menos de lo prometido. Nació para remplazar a la serie 308, ya decididamente excedidas en el tiempo (su carrera había comenzado casi 14 años antes).

LA NUEVA 348 UTILIZA LA MECANICA DE LA MONDIAL T

Pero la 348 terminó dañando el mercado de la Mondial, que en la versión T era un vehículo que, finalmente, podía cosechar los éxitos conseguidos sólo parcialmente hasta entonces. Además, ambos autos sólo estaban separados por la novedad: el motor y las soluciones mecánicas eran idénticas en la 348 y la Mondial T. Pero, en el mundo de los automóviles, la novedad es a menudo una diferencia fundamental.

TECNOLOGIA DE GRAN PREMIO

La caja transversal de la Mondial T no es una novedad. Apareció por primera vez sobre las monoplazas 312 de Fórmula 1 de los años 70, también identificadas por la letra T. La facilidad de maniobra de la Mondial T era decididamente superior a la ofrecida por los modelos anteriores. El manejo de la T era una revelación: seguro pero capaz de brindar emociones propias de una deportiva. El sobreviraje de potencia con la Mondial T no era una situación infrecuente.

Interiores confortables para viajes largos.

LOS PILOTOS

Tony Brooks, el dentista de Gran Premio

Luego de ser la esperanza inglesa en Fórmula 1 y el implacable adversario de Stirling Moss, llegó a Ferrari para ganar dos grandes premios en 1959.

La gloria lo besó en la frente imprevistamente, el 23 de octubre de 1955, un tibio domingo mediterráneo que lo vio triunfar en el GP de Siracusa, con un auto quizá más desconocido que él, si eso fuera posible, el Connaught. ¿Quién era Charles Anthony Standish Brooks, llamado Tony? Era un joven súbdito de Su Majestad Británica, nacido en Dunkinfield, Cheshire, el 25 de febrero de 1932.

A la izquierda, un primer plano del veloz y simpático piloto inglés. A la derecha, en 1961 con BRM Climax en el GP de Módena.

SU PRIMER VIAJE AL EXTERIOR FUE A SIRACUSA PARA EL GP DE 1955

Hijo de un dentista y él mismo estudiante de odontología a punto de recibirse, había llevado sus libros para utilizarlos en cada momento libre de aquel viaje a Sicilia. Era su primer viaje al exterior.

Brooks, al centro, en 1961, en su época de BRM.

Había comenzado a correr sólo tres años antes, manejando un Healey y un Frazer-Nash en las carreras de club, pruebas de nivel modesto pero muy luchadas y formativas, donde tuvieron su bautismo en las pistas generaciones enteras de pilotos ingleses. En 1954, sus resultados no pasaron inadvertidos: John Wyer lo quiso en su equipo Aston Martin para las carreras sport de 1955. Tony Brooks retribuyó la confianza con un tercer puesto en las 9 Horas de Goodwood, en pareja con Collins al volante de un DB3S. Luego, con un Connaught F2 privado, se puso en evidencia en Aintree y en Castle Combe: y ahí llegó una F1 para él, con destino a Siracusa.

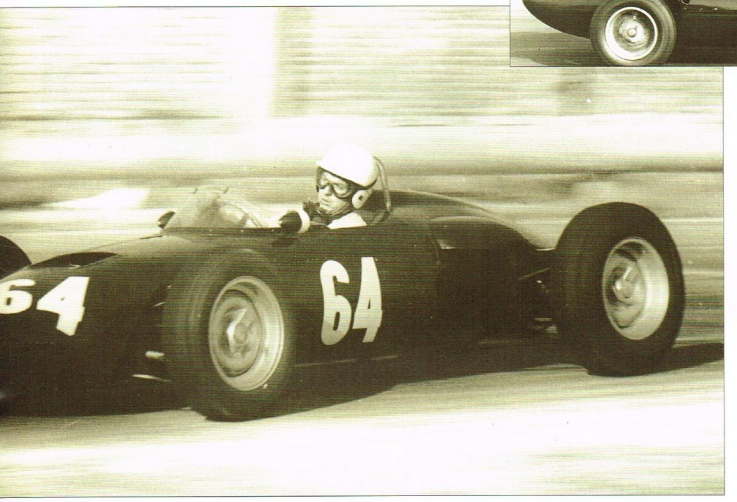
HACIA 31 AÑOS QUE UN PILOTO INGLES NO GANABA CON UN AUTO INGLES

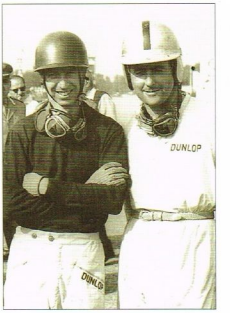
Fue un gran triunfo, por varias razones: la carrera no era válida para el Mundial, pero tenía un elevado prestigio; el

LA CARRERA DE TONY BROOKS

Tony Brooks (Dunkinfield, Gran Bretaña, 24 de febrero de 1932) dejó en el mundo de las carreras una huella nítida y significativa, aunque en el recuerdo de muchos su nombre no figura, como merecería, en la lista de los mejores pilotos de su época. Muy veloz y con un estilo intachable, estuvo en actividad entre 1952 y 1961 y ofreció muchas pruebas de su talento. Este es su currículum en el Mundial de Fórmula 1: 38 grandes premios disputados, 6 victorias (4 con Vanwall y 2 con Ferrari), 3 vueltas rápidas, 3 pole positions. En las cinco ediciones del Campeonato del Mundo que lo tuvieron en pista, de 1957 a 1961, se clasificó, respectivamente, quinto, tercero, segundo, undécimo y décimo. Consiguió otros éxitos importantes en el Gran Premio de Siracusa 1955 con Connaught y, con Aston Martin, en los 1000 Kilómetros de Nürburgring 1957 y en el Tourist Trophy 1958, en Goodwood.

Con Vanwall, en el GP de Italia 1957: dos años después pasará a Ferrari.





Con Jack Brabham, en los boxes de Monza, en ocasión del GP de Italia 1959 disputado con Ferrari.

pequeño inglés venció a las Maserati y los Gordini oficiales, y hacía nada menos que 31 años que un piloto inglés no ganaba con un auto inglés en el otro lado de la Mancha: el último en lograrlo había sido Henry Seagrave, con un Sunbeam (GP de San Sebastián 1924).

DE 1957 A 1958 BROOKS LLEVO AL EXITO A BRM Y VANWALL

Brooks firmó para BRM, pero en 1956 sólo pudo participar en el GP de Inglaterra en Silverstone, donde por un problema en el acelerador salió de pista, quebrándose la mandíbula. Le fue mejor en 1957: pasado a Vanwall, Tony llegó segundo en Montecarlo, detrás de Fangio, y luego ganó el GP de Inglaterra en Aintree junto a Moss, quien se había retirado y compartió el auto con su compañero de equipo.
Otro éxito importante lo obtuvo con un Aston Martin en los 1000 Kilómetros de Nürburgring, junto a Cunningham.
En el año de oro de Vanwall, 1958, triunfó en tres grandes premios: Bélgica, Alemania e Italia.

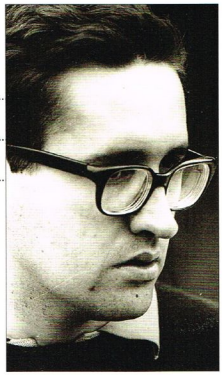
EN 1959 PASO A LA FERRARI Y GANO EN FRANCIA Y ALEMANIA

Hawthorn ganó con Ferrari el Mundial de Pilotos, pero en la clasificación reservada a los constructores se impuso Vanwall, gracias a Moss, Brooks y Lewis-Evans. En pareja con

LOS PILOTOS

Andrea De Adamich, el exacto

En 1968 corrió para Ferrari en F1, pero un accidente lo detuvo por muchos meses.

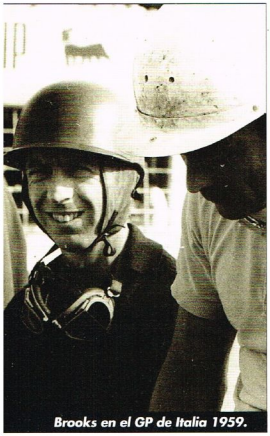


Andrea De Adamich, joven, a la derecha. Hoy comenta para la TV los grandes premios de Fórmula 1.

En 1962, Andrea De Adamich, un joven anteojudo, que aún no cumplía los 21 años, perseguía alguna victoria de clase al volante de un Triumph TR3 y parecía el prototipo del "piloto-caballero". Pero no se conformó con sus primeros, modestos éxitos, y apuntó hacia arriba, hacia objetivos adecuados a sus cualidades de piloto, indudablemente prometedoras.

CON UN LOLA EN LA FORMULA JUNIOR

Milanés de adopción, nacido en Trieste el 3 de octubre de 1941, Andrea saltó a la Fórmula Junior. Con su Lola-Ford demostró su calidad y la escudería Jolly Club le ofreció la posibilidad de correr en 1964 con un Alfa Romeo Giulia TI. Posibilidad que él no desaprovechó, afirmándose en pista y en ruta, en Italia (Copa Carri, Rally dei Fiori) y en el exterior (Rally de Portugal, Critérium des Cévennes). En 1965, fue primero en el Rally de los Jolly Hotels y campeón italiano de F3. En las dos temporadas siguientes se dedicó al Campeo-



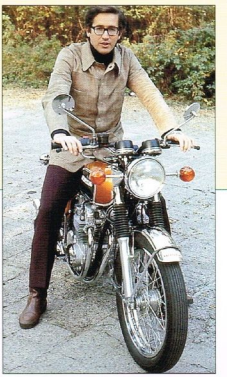
Brooks en el GP de Italia 1959.

Moss, con un Aston Martin, Brooks ganó también el Tourist Trophy. Luego, ya que Vanwall se retiró de las competiciones, firmó para Ferrari, presentándose en su viaje de bodas: acababa de casarse con Pina Resegotti, una excelente jugadora de básquet que iba a darle dos hijos.
Con las monoplazas del Cavallino Rampante, en 1959, llegaron dos victorias (GP de Francia y Alemania) y la posibilidad de conquistar el título mundial, que se esfumó por razones que no se le pueden imputar a él: la ausencia de Ferrari en el GP de Inglaterra y el choque desde atrás sufrido por parte de su compañero de equipo von Trips en la última carrera, en Watkins Glen. Dejada la Ferrari, Brooks compitió con un Cooper de la escudería Yeoman Credit en 1960 y con BRM en 1961. Finalmente, se retiró para conducir sus negocios, ligados a una floreciente concesionaria Ford en Weybridge.

Con la Ferrari 312 P/B, en una carrera del Mundial de Marcas.

LA CARRERA DE ANDREA DE ADAMICH

Andrea De Adamich (Trieste, 3 de octubre de 1941) no conoció mucha gloria en la Fórmula 1, por dos serios accidentes (1968 y 1973) y también porque dispuso de monoplazas que nunca fueron competitivas. Lo mejor de sus cualidades de manejo lo expresó con Alfa Romeo, conquistando dos títulos europeos al volante de la GTA (1966 y 1967), dos prestigiosas victorias en los 1000 Kilómetros de Brands Hatch y en las 6 Horas de Watkins Glen (1971), un título de campeón de Italia (1972). Pero obtuvo resultados de relieve también con monoplazas, desde el título italiano de Fórmula 3 con Brabham-Ford (1965), a la temporada argentina con Dino Ferrari F2 (1968). Se retiró de la actividad al final de 1974, y aprovechó con éxito su talento en las comunicaciones, triunfando en las relaciones públicas, el periodismo y, en especial, comentando por televisión todos los grandes premios de Fórmula 1.



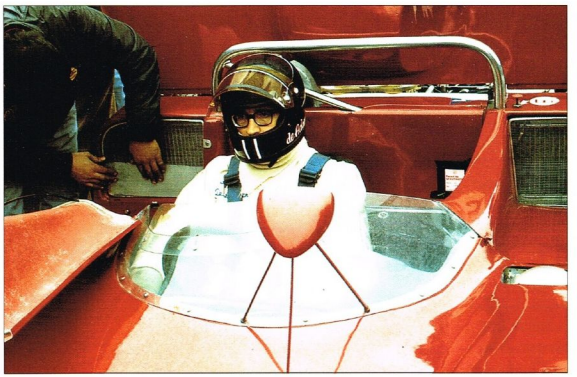
nato Europeo de Turismo, que puntualmente ganó, al volante de una estupenda Alfa GTA, de la que él fue seguramente uno de los conductores más afamados. La Ferrari lo contrató para 1968 y lo hizo debutar en Fórmula 1 en el GP de Sudáfrica, donde salió de pista y se retiró. Pocas semanas después, en las pruebas de la Carrera de los Campeones en Brands Hatch, un nuevo accidente le produjo una lesión en una vértebra cervical y lo detuvo por muchos meses. Volvió a correr en Fórmula 2 y condujo la Ferrari Dino a la victoria en la temporada argentina. Luego, aceptó el ofrecimiento de Alfa Romeo, que lo contrató para las carreras del Mundial de Marcas, pero 1969 pasó sin triunfos.

De Adamich con la Ferrari Dino F2 en Módena, en 1968.

LUEGO DE FERRARI CORRIO CON MUCHAS MARCAS

Volvió a probar en la Fórmula 1, entre 1970 y 1973, pero lamentablemente siempre con autos escasamente competitivos (McLaren-Alfa Romeo, March-Alfa Romeo, Surtees-Ford, Brabham-Ford), y sumó una desalentadora serie de clasificaciones fallidas, retiros y resultados de escasa importancia. Los mejores que logró y que vale la pena recordar son dos cuartos puestos (España 1972 y Bélgica 1973) y dos séptimos (Montecarlo 1972 y 1973).

Mucho mejor le fue en las grandes carreras internacionales de velocidad y duración, al volante de las 33 TT12 de Alfa Romeo: dos espléndidos éxitos en los 1000 Kilómetros de Brands Hatch (con Pescarolo) y en las 6 Horas de Watkins Glen (con Peterson), ambos en 1971, además de muchos segundos y terceros lugares, entre 1971 y 1974, en casi todos lados: Targa Florio, Sebring, Nürburgring, Imola, Monza, Francorchamps, Österreichring, Buenos Aires.



Andrea De Adamich con la Ferrari 312 P/B.

EN 1972 SE CORONO CAMPEON ITALIANO

Al final de 1972, conquistó el título de campeón italiano absoluto. Luego, en 1973, en el GP de Inglaterra en Silverstone, se vio involucrado en una terrible carambola provocada por Jody Scheckter, y se quebró ambas piernas. Luego de una larga convalecencia, volvió a las pistas, y en 1974 disputó otra vez con Alfa el Mundial Sport, retirándose definitivamente al final de la temporada. Un adiós sólo parcial: De Adamich volvió al circo de las carreras como cronista televisivo. Y tampoco dejó totalmente el volante: sus cursos para manejo seguro son muy concurridos.

SU PRIMER AUTO

El nacimiento de un constructor

El 12 de marzo de 1947 estuvo listo el primer auto que llevó su nombre, la 125. El primer arranque lo dio el mismo Enzo Ferrari. Así comenzó la aventura, hecha de competiciones y clientes, los primeros de una larga lista.

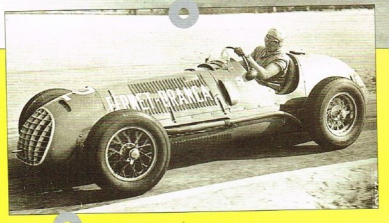
COMIENZA LA AVENTURA Los años siguientes a la guerra fueron, para Italia, los de la reconstrucción. Para Enzo Ferrari fueron los años en que volvió a encarar sus antiguos proyectos. El gran sueño era un motor de doce cilindros. Existía algún precedente: el primer 12 cilindros del que Ferrari tenía memoria era un Packard que corrió en Indianápolis en 1914. El segundo era el desarrollado por Wilfredo Ricart para la Alfa Romeo 512. Pero no era seguramente el deseo de emular lo realizado por el técnico español lo que impulsaba a Ferrari. El siempre tuvo en mente las carreras, y tenía la convicción de que un motor capaz, a igual cilindrada, de dar mayor potencia era la base de la competitividad.

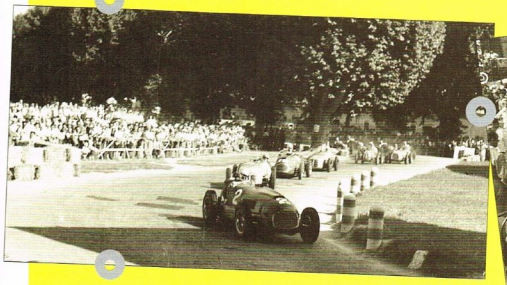
Del 12 cilindros de Alfa Romeo escribió tiempo después, subrayando que no había logrado jamás bajar a la pista, insistiendo también sobre otros defectos del vehículo: Ferrari era un hombre que sabía no perdonar, y recordó siempre su controversia con Ricart. En 1945, convocó a Gioacchino Colombo, momentáneamente suspendido de su cargo en Alfa Romeo por divergencias políticas. Fue él quien diseñó el nuevo 12 cilindros. Otro ex alfista, Giuseppe Busso, lo realizó materialmente. El mismo Colombo presentó a Busso cuando, a fin de 1945, fue reintegrado en Alfa Romeo. Y había sido el propio Ferrari quien, en 1937, había hecho contratar a Colombo en la Escudería Ferrari de Módena, que por entonces era el laboratorio para las competiciones de Alfa Romeo. Ferrari, si no olvidaba las que consideraba como ofensas sufridas, tampoco olvidaba a los hombres que había juzgado capaces, demostrando un gran talento para interesarlos en sus proyectos en el curso de los años.

El 12 de marzo de 1947 estuvo listo el primer auto de Enzo Ferrari constructor, que llevaba su nombre. La Ferrari 125S llevaba el 12 cilindros en V a 60°, 1,5 litros de cilindrada y 100 caballos de potencia a 7000 vueltas por minuto. El primer arranque fue dado por el mismo Enzo Ferrari. Fue un placer que siguió dándose por mucho tiempo. El 11 de mayo del mismo año, dos 125 estaban listas para el debut en el circuito de Piacenza. Al volante, Franco Cortese y Nino Farina. Pero sólo Cortese participó en la carrera, porque Farina había sufrido un accidente en las pruebas. Luego de liderar la carrera entre las vueltas 20 y 27, Cortese tuvo que retirarse por un problema en la bomba de alimentación, a sólo tres vueltas de la llegada. Pero el primer triunfo no tardó en venir: el 25 de mayo, Cortese ganó el Gran Premio de Roma. Los diarios le dieron amplio espacio a la primera victoria de un auto de una nueva marca italiana. El nombre Ferrari empezaba a circular. Fue sólo el inicio de una serie de participaciones competitivas con victorias y buenos resultados. Pero para Ferrari el triunfo más importante fue el del 12 de octubre, en el Gran Premio de Turín. El piloto francés Raymon Sommer, con una 125 que ya había sido llevada a dos litros, ganó marcando también la vuelta rápida, a 112,753 Km/h de promedio. Ferrari recordaba la desazón de cuando, en 1918, no había logrado trabajo en la Fiat de Turín. La victoria de su 125, en el mismo lugar, vengaba el antiguo rechazo, empujándolo a perseverar en la búsqueda de sus objetivos.

También 1948 fue un año lleno de compromisos en las competiciones: 28 carreras, con 10 victorias, 11 segundos puestos y 6 terceros. Para las Mil Millas ganada por Biondetti-Navone, Ferrari había llamado a Tazio Nuvolari, a quien se sentía ligado no sólo por el gran aprecio que sentía por él como piloto, sino también

Clemente Biondetti, a la izquierda, en Suiza en 1948. A la derecha, el debut de la Ferrari 125 en Piacenza, en 1947. El auto de Cortese es el del medio.





En sentido de las agujas del reloj, desde abajo: la salida de pista del piloto amateur Soave Besana en Mantua en 1948; la largada del GP de Florencia 1948 con la 166 Inter de Biondetti en primera fila; Nuvolari liderando en Mantua en 1948 con la 166 Inter; Ascari con la 166 Fórmula Libre en Buenos Aires 1949; Chico Landi en Bari en 1948.

por la afinidad que veía en la desgracia privada del piloto que había perdido dos hijos. El mismo ya estaba viviendo el mismo drama con la enfermedad de Dino. Nuvolari no terminó la carrera. De haberlo logrado, hubiera sido el mejor testimonio de lo que Ferrari pensaba: el elemento realmente importante de un auto era el motor, y todo lo demás tenía escasa importancia. Nuvolari, en aquella ocasión, había perdido hasta el capot. En el mismo año, la 125 S fue transformada en la que iba a ser la primera monoplaza de Fórmula 1 para el Gran Premio de Monza, pero los dos autos que participaron se retiraron. En 1949, el balance fue de 49 participaciones, con 30 éxitos, 18 segundos y 12 terceros puestos. Entre esas victorias, a Ferrari le gustó mucho la de las 24 Horas de Le Mans. Le servía para afirmar la resistencia de sus autos, además de la velocidad. Porque, además de las carreras, existía la intuición de poder venderles sus automóviles a quienes podían permitirse el gasto. Ferrari ya tenía clientes. De hecho, la mayor parte de los pilotos que participaban en las carreras lo hacían con autos comprados. Eran clientes de Ferrari los hermanos Besana, Bruno Sterzi, Nando Righetti, Clemente Biondetti, Igor Troubetzskoy. En el testimonio del mismo Ferrari, el primer cliente fue el milanés Giampiero Bianchetti, que compró una 166 S en 1948 por el equivalente de 180 mil dólares actuales. El comienzo de los años 50 se abría con un único objetivo para Ferrari: ganar en el mercado y en la Fórmula 1.

Las ediciones promocionales

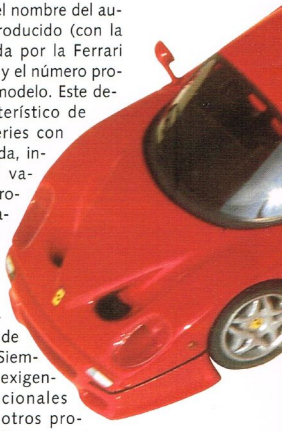
El catálogo de Idea Ferrari es rico en reproducciones en escala, pedidas directamente por la Casa y comercializadas por la red de ventas oficial.

La Ferrari no vende sólo automóviles de 150 mil dólares o más, para divertirse al volante y hacerse admirar en los lugares de moda: la red de ventas de la Casa de Maranello propone también modelos que son ofrecidos a los clientes y a la prensa en ocasión de las presentaciones oficiales, y que pueden comprar los aficionados que todavía no tienen una Ferrari en la cochera.

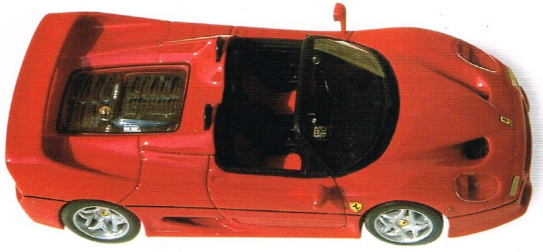
Una primera selección de modelos promocionales Ferrari está ilustrada en el catálogo Idea Ferrari, y presenta dos líneas de productos. Una está dedicada a los modelos Burago en escala 1/18, propuestos en exclusivas confecciones de lujo, con base de cuero Connolly. Incluye la 250 GTO 1962, la 250 Testa Rossa de 1958, la 288 GTO, la F40, la 456 GT y la F50. La otra se basa en los preciosos modelos BBR, tanto de serie como de competición. Entre ellos, las monoplazas de Fórmula 1 412 T1 y 412 T2, además de la 640/89 y la 641/2, la que obtuvo la victoria número 100 en el mundial en el GP de Francia de 1990 con Alain Prost.

DE LA 125 S A LA 333 SP, TODAS LAS FERRARI QUE CUENTAN

El grupo de vehículos de serie incluye la 348 Spider, la F355 Berlinetta y GTS, la 456 GT, la 512 TR, la F512M y la F40, mientras completan la oferta BBR-Ferrari la 333 SP IMSA 94 en edición presentación, y un par de otras "súper clásicas": la 125 S y la 330 P4 Spider que ganó las 24 Horas de Daytona de 1967 con la pareja formada por Lorenzo Bandini y Chris Amon. Los modelos BBR se diferencian de los que están a la venta en los mejores negocios de modelismo automovilístico por la confección especial, con base de madera preciosa y vidrio. Además, cada ejemplar está dotado de una placa metálica negra con la incisión del nombre del automóvil reproducido (con la gráfica usada por la Ferrari en la época) y el número progresivo del modelo. Este detalle, característico de todas las series con tirada limitada, incrementa el valor de la reproducción y hace de cada unidad una pieza única, destinada a un inmediato aumento de cotización. Siempre por las exigencias promocionales de Ferrari, otros productores realizaron versiones especiales de modelos ya existentes. Best Model, Art Model y Bang, todas ellas de



La Ferrari F50, abajo.



La Ferrari 288 GTO.

PARA COLECCIONAR

La lógica quisiera que los modelos que nunca fueron distribuidos sean los más apreciados, pero la exclusividad de los modelos Burago y BBR, revisados y corregidos por Ferrari a nivel de fábrica, los hace igualmente apetecibles. Muy rara es la GTO de 1984 de Hi-Fi, que hay que buscar con la base original con la inscripción: "Salón de Ginebra 1984".

Dos modelos muy especiales.

QUIEN LOS HACE Y CUANTO CUESTAN

Los ejemplares vendidos por la Boutique Ferrari (para reservas el número de fax es 0039-0536-949714) tiene precios variables entre los 80 dólares de los modelos Burago en escala 1/18 con base de cuero Connolly, a los 210 dólares de los BBR con confección especial numerada. Estos son los únicos oficialmente a la venta. En cambio, con respecto a los modelos realizados por Art Model, Best Model y Bang, hace falta mucha fortuna para encontrar el coleccionista dispuesto a ceder estos ejemplares. Las cotizaciones del mercado no deberían superar los 65 dólares para ejemplares perfectos y con la confección original.

La F50 en sus dos versiones: con la carrocería abierta, aquí arriba, y cerrada, a la izquierda.

Una Testarossa 1984 completamente abierta.

Pesaro, cuentan en sus catálogos con muchísimos autos del Cavallino Rampante. De Art Model, hay una 166 MM pintada en azul Francia y dos modelos inspirados en las históricas Mil Millas: la 500 TRC de Guasti y Bazzi (edición 1988) y la 166 MM Spider de Sigernon-Sigernon (edición 1991), respectivamente roja y azul. De Best Model llega, en cambio, una rara 250 Le Mans producida en exclusiva para la Ferrari en 1992. Bang propone cada año un modelo especial para el Ferrari Club Italia: desde 1991 salieron una 250 GT SWB roja, una 348 TS amarilla, una 250 GTO 1962 roja (para el trigésimo aniversario del modelo), una 348 Challenge "Presentación", una 348 GT Competición "Presentación" y una F355 Berlinetta color naranja. La tirada es limitada a los 300 ejemplares numerados (y apenas cincuenta para la GTO 1962-92), y eso hace de cada una de estas piezas un objeto de colección de alto nivel.

METAL BLANCO PARA LA GTO DE HI-FI

No hay que olvidar la 288 GTO producida por Hi-Fi, de Silvio Menato, en 1984, en ocasión del lanzamiento del vehículo en el salón de Ginebra, uno de los contados ejemplos de modelo promocional realizado con un especial metal blanco.

1957 335 S: UNA SPORT MUNDIAL

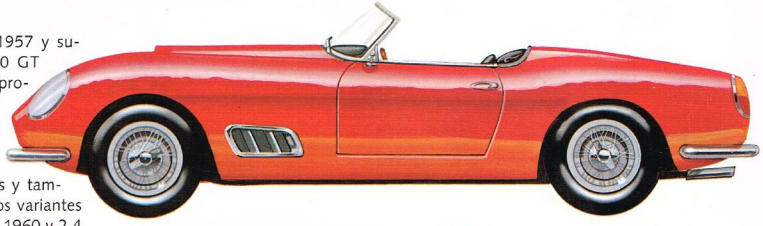
Un nuevo cigüeñal y la cilindrada de cuatro litros la diferencian de las 290 S y 315 S. Debutó en las Mil Millas de 1957 con Peter Collins y Alfonso de Portago (protagonista del trágico accidente de Guidizzolo), fue segunda en los 1000 Kilómetros de Nürburgring con Collins y en el Gran Premio de Suecia, cuando conquistó el Mundial de Marcas. Corrió también en Venezuela con una trompa diferente que permitía una mejor ventilación de los frenos delanteros.

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 77 x 72 mm, 4023,32 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9,2:1
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 42 DCN
Potencia:	390 CV a 7800 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. indep., tras. con puente De Dion
Tracción:	trasera, cambio de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	880 kilos
Velocidad máxima:	300 Km/h

1957 250 GT CALIFORNIA: LA SPIDER POR EXCELENCIA

Nació en diciembre de 1957 y suplantó una anterior 250 GT Spider de Pinin Farina. La producción (unos ciento diez ejemplares) fue cuidada por Scaglietti en dos versiones, Europa y América, diferentes en los faros y también en la seguridad, y dos variantes de paso (2,6 metros hasta 1960 y 2,4 metros después). Obtuvo prestigiosos resultados en Le Mans y Sebring en manos de Stirling Moss, Ritchie Ginther y Grossman.

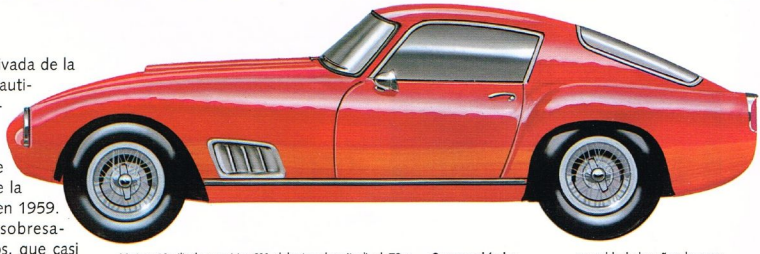


Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 73 x 58,8 mm, 2953,21 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9,1:1
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCL6
Potencia:	250 CV a 7000 rpm

Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. con puente rígido
Tracción:	trasera, cambio de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores (discos desde 1960)
Peso:	1075 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h

1958 250 TOUR DE FRANCE: DESTINADA AL CLASICO FRANCES

Se trata de una coupé derivada de la 250 GT segunda serie y bautizada así porque fue concebida especialmente para imponerse en la durísima competición francesa sobre ruta, pista y montaña, que la 250 TDF ganó en 1958 y en 1959. Características estéticas sobresalientes: los faros delanteros, que casi siempre son carenados, las pequeñas aletas de la cola, la trompa baja con parrilla horizontal y las salidas de aire sobre los montantes traseros.



Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 73 x 58,8 mm, 2953,21 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9,5:1
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DCZ
Potencia:	280 CV a 7000 rpm

Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. con puente rígido
Tracción:	trasera, cambio de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores (discos desde 1960)
Peso:	1075 kilos
Velocidad máxima:	270 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Jackie Ickx corriendo en 1970 con la Ferrari 312 B de Fórmula 1.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

F1 86 Turbo,
derrotada por la mala suerte

250 MM,
la preferida de los pilotos privados

365 GTC/4,
Granturismo de los Setenta

Juan Manuel Fangio,
el piloto invencible